

北京地铁22号线让“同城梦”照进现实

□ 本报记者 白雪 邵鹏璐

清晨5点,居住在河北省三河市燕郊镇的跨省上班族即将开启新的一天。他们中的很多人会选择定制快巴、拼车、公交,抑或是自驾,穿越拥堵的检查站,奔赴北京各区域。这种已持续多年的双城生活或许即将迎来改变。近日,北京地铁22号线河北段正式启动铺轨。这并不只是多修建了一段地铁,而是一场打破行政壁垒、重塑区域经济地理格局的实践。这条全长81.82公里的地铁线路,正让“同城梦”照进现实。

从“跨城煎熬”到“半小时生活圈”

“现在自驾去国贸上班,高峰时段单程将近2小时,地铁开通后32分钟就能直达东大桥站,每天能多睡1小时。”家住燕郊神威大街的上班族张先生道出了数十万跨省通勤族的心声。

房价不那么贵、离北京不那么远,燕郊成了“北漂族”眼中的“香饽饽”。目前,连接燕郊与北京的交通,大多依赖几条高速公路和公交车,潮汐式的通勤流量使得早晚高峰成为一场“跨城煎熬”,动辄2~3小时的通勤时间严重影响生活品质。从燕郊火车站发车、半小时就能到达北京站的火车虽然时间短,但是发车班次少,抢票也变成了技术活。

对于每日往返于两地间的通勤者而言,北京地铁22号线带来的改变将是最直接、最可感的。据北京城市快轨建设管理有限公司施工现场负责人林振武介绍,北京地铁22号线建成后,将首次实现廊坊北三县、北京平谷区与北京市城市轨道交通网的正式连接。燕郊镇到北京城市副中心最快仅需9分钟,到达北京CBD(东大桥站)最短时间约32分钟,有效缓解跨界道路交通压力,大幅提升跨省通勤群众出行效率。

记者了解到,北京地铁22号线全长约81.82公里,分为北京段和河北段,共有22座车站。该线路将采用8节编组市域D型车,地下段最高时速120公里,地面与高架段最高时速达160公里,是普通地铁速度的1.5倍~2倍,运力较常规线路提升30%。河北段设置的燕郊站、神威大街站等5座车站,均匀分布在居民区与商业区核心,多数居民步行10~15分钟即可进站。

与此同时,该线路将搭配“快慢车混跑”模式,快车停靠重点站满足跨城需求,普通车覆盖全部站点便利本地出行,高峰时段发车间隔不足3分钟。根据预测,该线路运营初期的全日客流可达56.2万人次,其中承担的燕郊进京客流为8.2万人次、占每天燕郊进京客流总量的43%。

“后发先至”探索特色路径

相较于长三角早已成型的跨省地铁网络,京津冀跨省轨道交通的“时间表”或许稍显滞后,但“后发”的背后,蕴含着更高的建设标准与前瞻规划。北京地铁22号线采用市域快轨制式,更高的设计时速旨在满足更远距离、更快速度的通勤需求,为未来可能进一步延展的网络预留空间。

业内专家在接受本报记者采访时表示,与长三角跨省轨道运营模式相比,京津冀正走出一条“核心引领、多点联动”的特色路径。长三角通过成立环沪轨道交通运营公司,实现沪苏嘉、苏锡常等跨省线路的统一调度、票务清分和标准衔接;而京津冀



京投装备河北北京车智能制造基地位于河北省保定市,是贯彻京津冀协同发展战略的重要项目。来自北京的设计图纸在这里变为一列列崭新的地铁列车。“北京研发+河北制造”的模式,既发挥了北京的创新优势,又拉动了河北当地的就业和经济,对培育首都轨道交通及其关键零部件等上下游产业、提升河北高端装备制造水平发挥了推动作用。据介绍,2025年,河北京车计划生产100余辆北京地铁22号线列车,目前生产正在有序进行。图为工作人员在总装车间内工作。

新华社记者 鞠焕宗 摄

则以北京为枢纽,通过北京地铁22号线辐射廊坊北三县,以京津城际、京滨城际串联天津及周边区域,形成双核心、网络化的交通格局。

与此同时,与长三角跨省地铁多采用“既有线路衔接延伸”不同,北京地铁22号线作为全新规划的市域快线,从设计之初就兼顾跨区域通勤与区域发展需求,以160公里的最高时速与5~6公里的站距设计,实现“大站快跑”的高效运营,既满足长途跨城需求,又兼顾沿线城镇的出行便利,为城市群跨省轨道交通建设提供了新范式。

上述专家表示,如果说长三角的优势在于先发优势与网络密度,京津冀则以更高标准的技术配置、更深层次的协同机制,探索出城市群跨区域交通建设的新路径。

在技术配置上,北京地铁22号线设置22座车站,其中12座为换乘站,未来可与北京地铁6号线、10号线等15条线路实现无缝换乘,形成覆盖更广的交通网络;在投资方式上,京冀创新性地按约定比例设立合资公司,主导项目建设;在建设分工上,全线技术审查由北京统筹,具体规划等行政审批由属地负责;在协调机制方面,三河市设立工作协调机构,专门负责跨区域协调及相关手续办理,避免建设单位频繁往返于北京和河北之间。

值得期待的是,北京地铁22号线将通

记者手记

跨区域地铁每一公里延伸都是一次改革的突破

□ 邵鹏璐 白雪

从广佛地铁日均超55万人次的跨城通勤,到沪苏地铁11号线的无缝换乘,再到北京地铁22号线串联京津冀的示范实践,跨区域地铁的延伸轨迹,不仅是城市空间的拓展线,更是区域协调发展的实践线,其意义早已超越交通范畴,成为打破行政壁垒、重塑发展格局的关键抓手。

跨区域地铁建设的核心价值,在于破解了“分段而治”的治理困局。过去,城市间交通设施存在标准不一、管理割裂的问题,广佛两地通过全国首例城市轨道交通协同立法实现制度整合,而北京地铁22号线则开创了京津冀跨省协作的新范式。面对投资、审批、运营等跨区域难题,两地创新

过提升京津冀交通效率,显著降低人员、货物、信息的跨区域流动时间和制度性成本,促进资源要素高效配置与市场一体化,增强区域协同发展和国内大循环的内生动力。同时,该线路将打破行政壁垒、优化资源配置、激发市场活力,为加快建设全国统一大市场提供重要的基础设施支撑。

交通一体化激活区域发展新动能

党的二十届四中全会提出,要加快建设交通强国,构建现代化基础设施体系。北京地铁22号线的建设正是落实这一战略部署的具体实践,通过打通跨区域通勤堵点,推动京津冀交通基础设施互联互通向深层次迈进。

在全联并购公会信用管理委员会专家安光勇看来,北京地铁22号线带来的最核心改变是行政壁垒的打破。虽然通勤效率和产业协同都将带来显著的短期和中期效益,但从长期来看,跨省域地铁审批、投资、建设、运营一体化机制的成功将是最具革命性和持久影响的改变。它将为今后的线路建设提供可复制的模式,逐步打破省级行政边界,推动京津冀协同发展进程,尤其是在交通、产业和公共服务层面形成更高效的协同。

“北京研发+河北制造”的生产模式,让北京地铁22号线成为京津冀协同发展机制创新的载体。列车研发设计由北京京投

装备技术研究院完成,大规模生产制造则落地保定的河北京车智能制造基地。

在上述专家看来,这种区域间的协同发展并非只停留在简单的产业转移上,更是构建了“研发—转化—生产—应用”的完整产业链。北京的科研资源与河北的制造优势深度融合,不仅疏解了北京非首都功能,更让河北制造业实现了技术升级。

近期,在燕郊北部科学城,总投资达35亿元的京津冀国家技术创新中心燕郊协同创新基地正全力冲刺投产。该基地着重布局先进制造、电子信息、生物医药等六大产业,建成后可容纳80家初创企业。首家落地的北京企业联泰集群算力(三河)科技有限公司,已在燕郊正式开启生产,每年最大产能可达1万台服务器,专注于定制化产品的生产。该企业负责人表示:“地铁通了,北京的研发团队过来对接更方便,我们打算扩大产能。”

如今的燕郊,正从“只住不业”的“睡城”,向“产城融合”的新城转型。这种“双向赋能”的协同机制,正在京津冀大地全面推行。天津170余家关键零部件企业已进入小米、理想、北京奔驰等整车供应链;廊坊持续推进“京津研发、廊坊孵化转化产业化”,2021年至2024年,年度吸纳京津技术合同成交额由28.49亿元增长到144.92亿元,4年间累计吸纳京津技术合同成交额352.3亿元。

服务均等化的具象体现。对燕郊通勤族而言,线路开通后将告别此前2~3小时的拥堵路程,实现9分钟到达北京城市副中心、32分钟到达北京CBD。京津冀医学协同燕郊中心医院、泰中友好国际学校等配套加速落地,让“工作在北京、生活在燕郊”从无奈选择变为舒适选项,真正让改革红利惠及民生。

跨区域地铁的每一公里延伸,都是一次改革的突破。北京地铁22号线在施工中以“毫米级”精度下穿南北水调东干渠的技术突破,与制度创新、民生改善共同构成了改革的立体图景。它以交通互联为支点,撬动了治理协同、资源整合、服务均等的全方位变革,为中国现代化的区域发展模式写下生动注脚。

与京津冀之间已有石太客专、大西高铁两条主要通道:从太原站出发,经石太客专转京广高铁到北京西站,可实现2小时直达;经大西高铁转京张高铁到清河站,也仅需3小时40分钟。

而在建的雄忻高铁,更是将京津冀与山西的连接推向“新高度”。这条线路设计时速350公里,是山西首条直达京津冀核心区的高铁,预计2027年通车后,从忻州到北京的通行时间将从3.5小时压缩至1.5小时,太原到北京也将实现“1.5小时直达”。雄忻高铁还将衔接大西高铁、石太客专,形成“北京—雄安—忻州—太原—西安”的南北大通道,不仅让山西更好地融入京津冀协同发展,还能借助京津冀的区位优势,对接长三角、粤港澳大湾区等经济圈,为山西能源、文旅产业发展注入新动力。



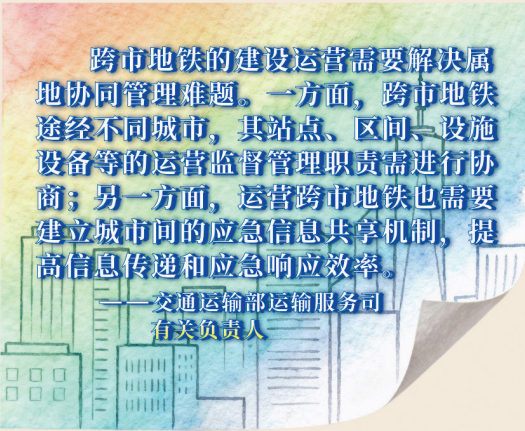
轨道交通如同城市“动脉”,带动经济发展,便利群众出行。近年来,跨市地铁密集上新,在拉近城市时空距离的同时,助力“轨道上的都市圈”加速形成。

根据国家“十四五”规划《纲要》,到2025年,新增城际铁路和市域(郊)铁路运营里程3000公里,基本建成京津冀、长三角、粤港澳大湾区轨道交通网。《交通强国建设纲要》提出,到2035年,基本建成交通强国,基本形成都市区1小时通勤、城市群2小时通达、全国主要城市3小时覆盖的“全国123出行交通圈”。

城市发展,交通先行。跨市地铁以其便捷、准点、低成本的优势,不仅成为解决通勤客流出行问题的重要选项,也有效促进了城市群、都市圈内人口、资源的自由流动。今年以来,京冀首条跨省域城市轨道交通线路——北京轨道交通22号线进入全速建设期,河北燕郊将首次接入北京地铁网。

截至2024年底

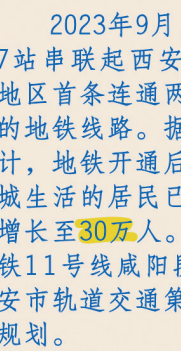
共有	其中开通运营的跨市地铁
54个城市	
开通城市轨道交通	主要分布在
交通线路	长三角城市群、
325条	粤港澳大湾区等
运营里程	地区
1.09万公里	里程数百公里
车站	日均客运量
6324座	超260万人次



国内首条跨市地铁广佛线2010年开通,现全长约38公里,将广州海珠区、荔湾区与佛山禅城区、南海区、顺德区串联起来。2024年,广佛间日均出行量达189.6万人次,广佛间跨城通勤人口达37.5万人。



2023年6月,上海地铁11号线在江苏苏州昆山市花桥站,实现与苏州地铁11号线的同站换乘,不仅实现了上海与苏州地铁网线的无缝衔接,也成为长三角一体化基础设施互联互通的示范工程。如今,两条11号线运营总里程超123公里,日均客运量近百万人次。



2023年9月,西安地铁1号线三期开通,7站串联起西安、咸阳双城生活,成为西北地区首条连通两市主城区的地铁线路。据不完全统计,地铁开通后,两市双城生活的居民已从10万人增长至30万人。如今,地铁11号线咸阳段已列入西安市轨道交通第四期建设规划。

新闻链接

□ 本报记者 邵鹏璐 白雪

从京津双城“半小时通勤圈”的成熟,到京津冀“1小时生活圈”的铺开,再到京津冀晋“3小时交通圈”的成型,轨道交通不仅缩短了城市间的时空距离,更重塑了人们的生活方式与区域发展格局,让“同城化”从概念走向现实。

作为国内较早开始实施“同城化”战略的两大城市,京津之间的轨道连接早已成为双城生活的纽带。2008年京津城际铁路开通,首次将两地通行时间压缩至30分钟,如今这条线路每日开行超百趟列车,高峰时段最短5分钟一班,堪比“城市地铁”。

而随着亦庄站的加入,京津双城生活更加便捷。“以前每次到天津上班,都要换乘好几趟地铁先到北京南站,费时费力。

现在亦庄站开通,直接从家门口就能上车,到公司的时间缩短了近1个小时,真是太方便了!”家住北京亦庄的张先生笑着说,新站点的开通极大提升了他的通勤效率。从亦庄站至北京南站最快仅需10分钟,至天津站最快25分钟,持续增长的客流量印证了车站对区域出行需求的精准响应。截至2025年9月28日,运营一年的亦庄站已累计发送旅客62.3万人次,到达旅客67.6万人次,日均到发量超3500人次,成为“轨道上的京津冀”中一个高效运转的“齿轮”。

京津双城生活的成熟,只是京津冀轨道交通融合的一个缩影。如今,以北京为中心,向河北各地辐射的“1小时交通圈”正在全面铺开,让更多河北居民享受到了“跨城生活”的便利。如,京雄城际铁路的开通将北京西站到雄安新区的距离“缩短”至50分

钟;京唐、京滨城际铁路串联起北京城市副中心、河北唐山、天津宝坻,开通后预计从北京城市副中心站到唐山站仅需39分钟;津兴城际铁路开通,北京大兴机场到天津西站最快38分钟可达。

此外,石家庄通过京广高铁1小时直达北京,秦皇岛通过京哈高铁2小时连通北京,张家口借助京张高铁1小时融入北京西北交通圈,承德通过京沈高铁1.5小时对接北京朝阳站。截至2024年底,河北已有26条铁路连通京津,形成“四纵四横一环”的铁路主骨架,不仅让河北各地与京津的通勤更便捷,更推动了产业、人口、资源的跨区域流动。

同时,随着河北与山西轨道交通的完善,京津冀的“朋友圈”进一步扩大到山西,四地共同迈入“3小时交通圈”。目前,山西